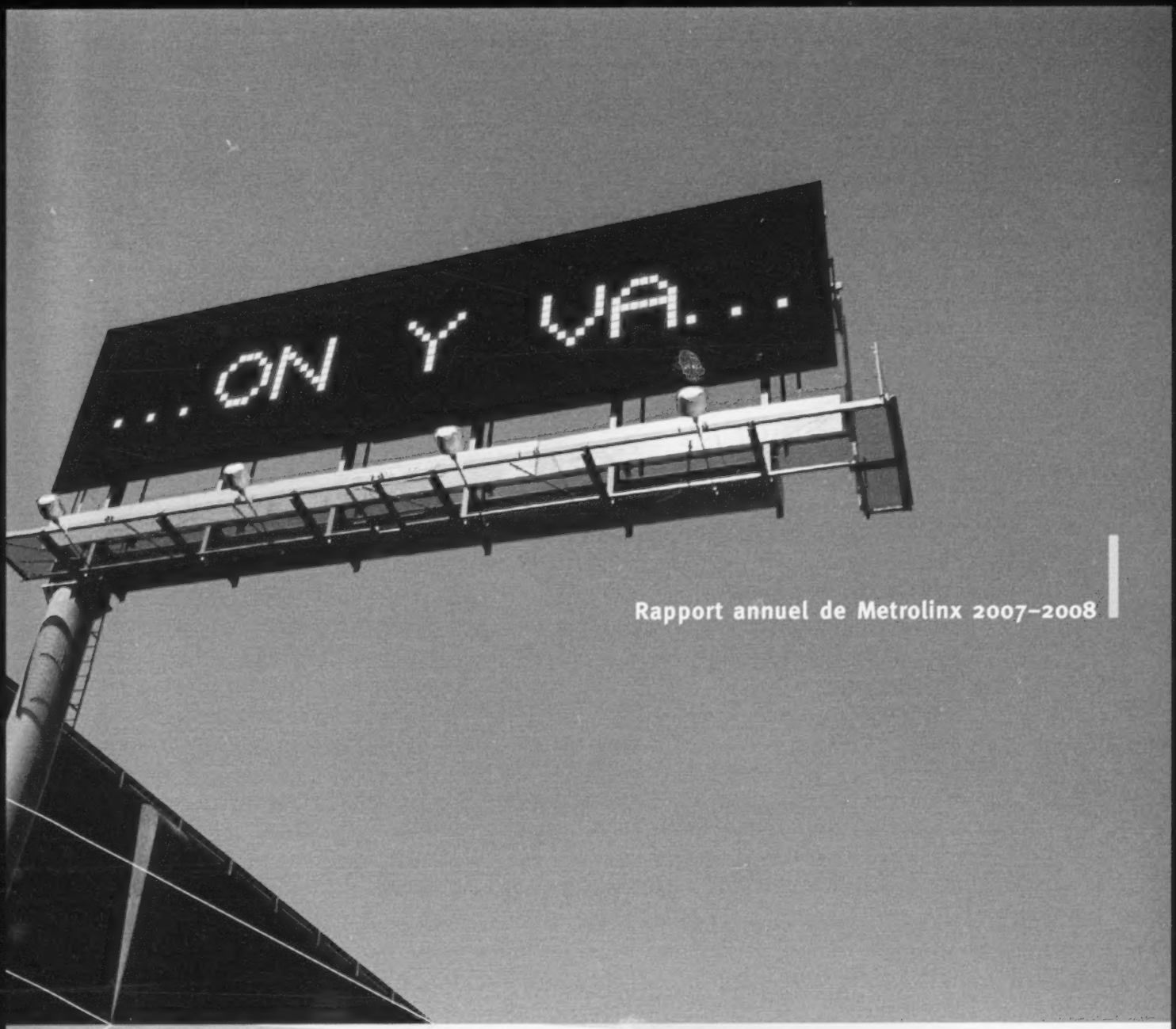


Rapport annuel de Metrolinx 2007–2008

METROLINX

LINKING PEOPLE TO PLACES • ON Y VA

Un organisme d'État du gouvernement de l'Ontario

Au sujet de Metrolinx

Metrolinx a été créée par le gouvernement de l'Ontario dans le but d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de transport pour la région métropolitaine englobant les villes de Toronto et de Hamilton et les quatre municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel et de York.

Metrolinx exerce ses activités dans le cadre législatif de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto* et du document de la province intitulé *Place à la croissance – Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.*

Le mandat de Metrolinx consiste à :

- diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré qui est conforme aux politiques de transport énoncées dans les plans de croissance qui ont été préparés et approuvés en vertu de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*, ainsi qu'aux autres plans et politiques en matière de transport;
- faire office d'organisme central d'approvisionnement pour les véhicules, le matériel, les technologies et les installations des systèmes locaux de transport en commun ainsi que pour les fournitures et les services connexes, pour le compte des municipalités de l'Ontario;
- assumer la responsabilité de l'exploitation du Réseau GO et de la prestation des autres services de transport en commun;
- concevoir une carte de transport en commun intégrée.

Table des matières | Lettre du ministre des Transports 02 | Lettre du président de Metrolinx 03 | Lettre du chef de la direction de Metrolinx 05 | Mise à jour sur le plan stratégique de Metrolinx 06 | On y va : rapport sur nos progrès 08 // Plan régional de transport 09 // Consultation des intervenants 12 // Transports Action Ontario 2020 14 // Gains rapides 16 // Évaluation détaillée des projets de transformation 18 // Développement organisationnel de Metrolinx 20 | États financiers 28 | Gouvernance, Conseil d'administration, Haute direction, Pour nous joindre 27 |

Mission de Metrolinx : Promouvoir, concevoir et mettre en œuvre un système de transport intégré qui améliore la prospérité, la durabilité et la qualité de vie dans la région du grand Toronto et de Hamilton.

Lettre du ministre des Transports

À titre de ministre des Transports, j'ai le plaisir de complimenter et de féliciter Metrolinx et son conseil d'administration pour les réalisations de l'organisme au cours de sa première année d'exploitation.

Le transport durable est important pour le gouvernement McGuinty et le succès de Metrolinx constitue un élément crucial de notre démarche. La contribution des partenaires de Metrolinx à l'élaboration d'un plan régional de transport intégré et d'une stratégie d'investissement est importante si nous voulons faire de l'Ontario une province ouverte au transport en commun.

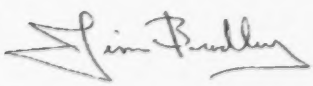
La région du grand Toronto et de Hamilton a besoin d'un réseau de transport harmonieux et pratique qui intègre nos systèmes de transport en commun urbains et régionaux au-delà des limites municipales.

La première année, le président MacIsaac et le conseil d'administration de Metrolinx ont fait d'importants progrès vers la réalisation de cet ambitieux objectif. Durant la même période, la province s'est engagée à verser un montant de 744 millions de dollars – près de 1 milliard de dollars – pour financer les premières améliorations à nos systèmes de transport en commun. De plus, le ministère se tourne vers Metrolinx pour le volet Transports-Action Ontario 2020.

Notre gouvernement s'est engagé à fournir un montant de 11,5 milliards de dollars pour appuyer le volet Transports-Action Ontario 2020, le plus important investissement du genre de l'histoire du Canada. À mesure que le plan de transport intégré prendra forme, nous respecterons les plans municipaux et le *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*. La coopération interterritoriale, personnifiée par le conseil d'administration de Metrolinx, est essentielle si l'on veut obtenir le système régional de transport coordonné dont ont besoin les résidants de la région du grand Toronto et de Hamilton.

Nous espérons que Metrolinx poursuivra ses idéaux en matière de transport plus écologiques et plus durable pour l'Ontario. Les efforts déployés dans cette région sont essentiels à sa prospérité économique, à la qualité de vie de nos citoyens et à la santé de notre environnement.

Cordialement,



L'honorable Jim Bradley
Ministre des Transports

À l'attention du ministre des Transports

Chaque petit pas peut nous mener loin. Au cours de la dernière année, Metrolinx a pris de nombreuses mesures depuis la nomination de son conseil d'administration en mars 2007. Nous sommes un organisme en mouvement, qui a un mandat clair et un but bien précis. Nous poursuivons sur notre lancée.

Il ne fait aucun doute que les défis que nous devons relever sont de tailles. La région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) croît rapidement, ajoutant 100 000 personnes et 50 000 voitures par année à notre population. Il faudra compter trois heures en 2021 pour se rendre de Hamilton à Toronto en voiture, soit le double du temps qui était nécessaire en 2000. L'encombrement et la saturation du réseau routier de notre région empirent, ce qui entraîne de plus longs déplacements et plus de stress pour les gens, des répercussions économiques en raison des pertes de productivité et de temps et, bien sûr, des coûts en matière d'environnement et de santé résultant de la circulation intense et de la pollution connexe.

Metrolinx a été créée dans le but de résoudre ces problèmes. Notre travail consiste à améliorer la façon dont nous nous déplaçons dans notre région, rendant ces déplacements plus pratiques, plus efficaces et plus abordables pour les gens et les entreprises. En termes simples, nous voulons établir des liens entre les gens et les lieux. Dans cette optique, nous avons changé notre nom pour Metrolinx en décembre 2007.

Nous avons réalisé de grands progrès au cours de notre première année. Le plus important, c'est que nous avons fait progresser l'élaboration d'un plan régional de transport (PRT) intégré, qui servira de plan directeur en matière de transport pour notre région. Il cernera les mesures qu'il faut prendre à court, à moyen et à long termes au cours des 25 prochaines années et servira de document directeur à l'égard des décisions relatives aux investissements dans l'infrastructure et les immobilisations. Il ouvrira la voie à une région plus concurrentielle, plus habitable et plus durable.

Nous avons réalisé de grands progrès au cours de la première année. Le plus important, c'est que nous avons fait progresser l'élaboration d'un plan régional de transport intégré. Il ouvrira la voie à une région plus concurrentielle, plus habitable et plus durable.

Rob MacIsaac, président

L'élaboration de ce plan a commencé en 2007 avec la création de sept « livres verts » menant à la rédaction de deux « livres blancs », qui donneront naissance à une ébauche du PRT au cours de l'année 2008, suivi de la version finale du PRT. Deux documents viendront appuyer l'ébauche et la version finale du PRT : la stratégie d'investissement et le plan d'immobilisations quinquennal.

Bien que le PRT constitue le fondement de notre futur système de transport, l'élaboration de notre plan stratégique d'entreprise en 2007 est un cadre qui guidera le travail de Metrolinx au cours des prochaines années. Il s'agit d'un outil à la fois de gouvernance et de gestion, qui énonce clairement les objectifs de l'organisme et nous permettra de mesurer notre rendement et d'en rendre compte. Un résumé est fourni à la page 6 du présent rapport.

En plus de l'élaboration de ces documents de planification, nous avons réalisé des progrès en 2008 au chapitre des améliorations immédiates apportées au système de transport pour les résidants de la RGTH. Grâce au consensus des municipalités et au soutien du gouvernement de l'Ontario, un montant de 744 millions de dollars a été annoncé pour financer une série d'initiatives visant des gains rapides (énumérées à la page 14), qui font déjà une différence. Il est important de placer toute cette activité dans le contexte d'un nouvel organisme. Nous avons mis sur pied une équipe de haute direction et une structure de personnel efficaces et les employés de Metrolinx se sont transformés en une équipe allégée, efficace et dévouée. Je les félicite pour leurs efforts et leurs réalisations au cours de notre première année ensemble. Je remercie également nos partenaires provinciaux et municipaux et ceux des organismes de transport en commun ainsi que les nombreux autres intervenants avec lesquels nous nous sommes réunis et avons partagé des idées, ce qui nous a permis d'obtenir une collaboration si efficace au cours de notre première année. Notre travail d'équipe continu nous permettra d'offrir un système de transport amélioré aux résidants de notre région.

Cordialement,

Rob MacIsaac
Président

À l'attention du sous-ministre des Transports

Notre premier rapport annuel nous donne l'occasion de montrer les solides assises que Metrolinx a établies au cours de sa première année. Le plus important, c'est que ce rapport nous permet également d'entrevoir l'année qui s'en vient, durant laquelle nous continuerons de miser sur les réussites.

Avec la création de Metrolinx, la province de l'Ontario a fait des transports dans la région du grand Toronto et de Hamilton une question prioritaire. On a confié à Metrolinx le vaste mandat de définir, de concevoir et de mettre en place un système régional de transport intégré. En temps voulu, notre mandat sera élargi en y ajoutant la responsabilité générale du Réseau GO, du projet de carte de transport en commun intégrée (Presto) et de la coopérative d'approvisionnement de transport en commun volontaire pour les municipalités de la province. Il s'agit de possibilités intéressantes et de responsabilités importantes qui nécessitent une réponse opportune à une priorité urgente.

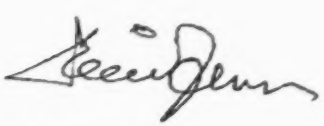
La création d'un système de transport plus efficace est essentiellement une activité axée sur les clients. Tout ce que fait Metrolinx – de la mise en œuvre de nouveaux programmes à l'élaboration du plan régional de transport – est axé sur la satisfaction des besoins des résidants et des entreprises de notre région métropolitaine en matière de transport. Une réforme institutionnelle ou une réorganisation des services ne vaut la peine que si elle produit des résultats positifs, comme des temps de déplacement quotidiens plus courts, un plus grand choix de modes de transport, un système de transport durable plus propre et plus sain et une économie plus dynamique.

Nous devons avant tout comprendre les besoins des voyageurs pour pouvoir y répondre. Au cours de la dernière année, nous avons sondé les points de vue et les opinions des résidants, des entreprises, des experts en transport, des fournisseurs de services de transport à tous les niveaux et de chaque personne qui s'intéresse au système de transport de notre région métropolitaine et qui l'utilise. Cette consultation a pris plusieurs formes, de la création de groupes consultatifs techniques et d'experts au programme de consultation en ligne interactif, auquel on peut accéder sur notre site Web, en passant par des forums de mobilisation créatifs. Nous continuerons d'élargir les nombreuses relations constructives qui ont été établies ainsi que les points de vues que nous avons découverts.

Les vastes consultations et l'importante planification qui se sont déroulées en 2007-2008 donneront lieu à l'adoption de mesures en 2008–2009. Le plan régional de transport, la stratégie d'investissement, les gains rapides et autres initiatives ciblées s'accéléreront, à mesure que la planification et les propositions se transformeront en projets supplémentaires et en amélioration du rendement, tout cela à l'intérieur d'un système de transport métropolitain progressivement plus intégré.

Metrolinx est un organisme jeune et dynamique. Il a établi une solide culture de rendement, avec une équipe professionnelle axée sur les résultats qui agit rapidement. En 2008–2009, Metrolinx vise à fournir des résultats qui augmentent le soutien du public à l'égard de cette importante initiative du gouvernement de l'Ontario. Nous sommes persuadés que le public appréciera et adoptera notre solide programme d'action et les mesures liées au transport qui sont nécessaires pour améliorer notre environnement, notre qualité de vie et notre compétitivité économique.

Cordialement,



W. Michael Fenn
Chef de la direction

Mise à jour sur le plan stratégique de Metrolinx

Le plan stratégique de Metrolinx a été mis au point le 26 octobre 2007, établissant les objectifs et les orientations stratégiques de l'organisme.

Le plan fait office de cadre global, orientant les plans de travail, le développement organisationnel et l'affectation des ressources de Metrolinx. En plus de remplir ces fonctions de gouvernance et de gestion, il sert d'outil de communication pour rendre compte de nos progrès aux intervenants.

Le plan stratégique sera examiné chaque année et mis à jour en conséquence. On peut en consulter le texte intégral à l'adresse www.metrolinx.com.

Objectifs

Un plan régional de transport intégré d'ici le début de 2008

Orientations stratégiques

Définir et mettre en œuvre les projets visant des gains rapides

Évaluer les initiatives de transport en commun

Élaborer un plan de transport multimodal intégré

Mise à jour sur les progrès réalisés en 2007

Établissement et réception d'un financement provincial de 744 millions de dollars, affecté aux projets de base visant des gains rapides

Processus de planification du plan régional de transport (PRT) en cours

Publication de sept livres verts à des fins de consultation du public; publication de l'ébauche du PRT prévue au cours de l'année 2008

Objectifs

Modèle de financement d'un système de transport durable d'ici le début de 2008

Orientations stratégiques

Élaborer un modèle de financement

Préciser les rôles et les responsabilités en matière de financement

Mise à jour sur les progrès réalisés en 2007

Approbation du cadre de la stratégie d'investissement par le conseil d'administration

Publication de l'ébauche de la stratégie d'investissement prévue dans le courant de l'année 2008, parallèlement à l'ébauche du PRT

Objectifs

Assumer à terme les autres rôles de direction prévus dans le mandat

Orientations stratégiques

Faciliter la résolution des problèmes de transport interrégionaux

Assumer à terme la responsabilité des activités du Réseau GO

Assumer un rôle dans la coordination de l'approvisionnement

Élaborer un système de carte de transport en commun intégrée

Jouer un rôle de direction en matière de transport

Mise à jour sur les progrès réalisés en 2007

Établissement de groupes de travail avec les systèmes de transport en commun municipaux (TTC, Mississauga Transit, York Region Transit) en vue d'améliorer l'intégration des tarifs et la coordination à court terme des services de transport en commun traversant les limites de Toronto

Mise sur pied d'un comité directeur pour planifier la transition du Réseau GO

Début de la transition de l'approvisionnement en matière de transport en commun du ministère des Transports à Metrolinx, conformément au rôle qui lui est dévolu par la loi

Programme pilote de la carte de transport en commun Presto en cours; la responsabilité du système de la carte de transport en commun Presto sera à terme confiée à Metrolinx.

Processus complet de consultation avec les groupes d'intervenants; promotion des questions de transport par le biais du site Web; plus de 1 000 réunions avec les groupes d'intervenants; rencontres du président avec les maires et les conseils municipaux de la RGTH; 45 discours prononcés par le président entre novembre 2006 et mars 2008

Objectifs

Bonne gouvernance et excellence organisationnelle

Orientations stratégiques

Établir une structure organisationnelle stratégique allégée

Créer une nouvelle marque

Définir les principes de fonctionnement du conseil d'administration

Mise à jour sur les progrès réalisés en 2007

Publication du plan stratégique en octobre 2007; approbation de la structure organisationnelle; embauche des principaux membres de la direction terminée

Changement de nom de RTRGT à Metrolinx en décembre 2007

Définition des principes de fonctionnement du conseil d'administration terminée, comprenant des règlements internes, une politique sur les conflits d'intérêt et une politique sur l'utilisation du personnel municipal; établissement du cadre de référence de trois comités permanents du conseil : Comité de contrôle, Comité de gestion et Comité des ressources humaines et de la rémunération

Objectifs

Réussite des partenariats et des relations avec les intervenants

Orientations stratégiques

Travailler avec la province en tant que partenaire clé

Collaborer avec les partenaires municipaux

Établir des communications proactives avec tous les partenaires

Tenter d'obtenir la participation du gouvernement fédéral aux travaux de Metrolinx

Accroître le nombre de partenaires de Metrolinx

Mise à jour sur les progrès réalisés en 2007

Collaboration déterminante avec le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports en vue d'élaborer et de concevoir un processus d'examen des évaluations environnementales de six mois pour les projets de transport en commun

Collaboration avec les ministères des Transports, de l'Environnement et du Renouvellement de l'infrastructure publique en vue d'élaborer le PRT et la stratégie d'investissement

Octroi d'un financement de 5 millions de dollars aux municipalités de la RGTH pour le programme BikeLinx; représentation des intérêts des municipalités par les Groupes de conseillers techniques durant la préparation des livres verts et blancs du PRT; poursuite de l'établissement d'associations locales de gestion du transport par Smart Commute

Mise en œuvre d'un vaste programme d'information par le président et le personnel de Metrolinx avec tous les paliers de gouvernement, les entreprises et les groupes d'intervenants portant sur les diverses stratégies et initiatives; nombreuses réunions du président avec les dirigeants municipaux; collaboration continue avec les partenaires dans le cadre des divers programmes de Metrolinx

Rencontre entre le président et les intervenants du gouvernement fédéral en vue de s'assurer qu'ils connaissent le mandat de Metrolinx; engagement du gouvernement fédéral à collaborer avec Metrolinx dans le cadre des initiatives clés dans le domaine des centres de mobilité; mobilisation des ministères et des organismes à l'égard de la rationalisation du processus fédéral d'évaluation environnementale pour les projets de transport en commun et, à la demande du conseil d'administration, de l'établissement d'options d'harmonisation des évaluations environnementales provinciales et fédérales; transfert de Smart Commute à Metrolinx

Collaboration avec les groupes de transport actif; initiative Bike Train; Pollution Probe; Clean Air Partnership; initiatives de recherche avec l'Université de Toronto et l'Université McMaster

On y va : rapport sur nos progrès

Plan régional de transport

Au cours de sa première année d'activités, Metrolinx a entrepris un certain nombre d'initiatives à court et à long termes en vue d'atteindre les objectifs et de réaliser les stratégies énumérés dans le plan stratégique organisationnel, qui a été mis au point en octobre 2007. La plus importante de ces initiatives est la préparation du plan régional de transport (PRT).

Sept « livres verts » complets ont été publiés en 2007 et au début de 2008, servant de pierres d'assise au PRT. Chaque livre vert aborde des aspects précis du plan. Les livres verts ont été affichés sur le site Web de Metrolinx, offrant au public et aux intervenants la possibilité de formuler des commentaires par le biais d'une consultation interactive en ligne. Pour compléter le tout, des Groupes de conseillers techniques, un Comité consultatif et un Comité d'experts multidisciplinaire ont été mis sur pied en vue de fournir des commentaires et des conseils supplémentaires pendant la préparation des livres verts, des livres blancs et du PRT.

La consultation et la collaboration des intervenants se poursuivront à mesure que le PRT sera élaboré. Une série de consultations auprès des intervenants et d'assemblées publiques est prévue en 2008, ce qui comprend des consultations sous la marque « Métronautes », une forme non conventionnelle de participation du public (voir l'encadré à la page 13).

Tablant sur le Plan de ceinture de verdure provincial et sur le *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, la version finale du PRT comprendra des recommandations et des initiatives visant à créer un réseau de transport plus solide qui réduit les pressions exercées sur notre système régional de transport actuel, assure une meilleure intégration de l'utilisation des sols et du transport, offre plus d'options ainsi qu'une fiabilité et une commodité accrues aux voyageurs et améliore le transport des marchandises. Elle sera accompagnée d'une stratégie d'investissement contenant des propositions sur la façon de financer le plan.

LIVRES VERTS

1. **Vers des transports durables :** De nombreux éléments ont des répercussions sur le système de transport de la RGTH, notamment la croissance démographique de la région, l'historique d'investissement dans l'infrastructure de transport, la capacité des systèmes de transport en commun et les relations entre les différents modes de déplacement. Ce document donne un aperçu des défis que doit relever le système de transport de la région et des occasions qui se présentent à lui.

2. **Centres de mobilité :** Les centres de mobilité sont des emplacements centraux qui réunissent différents aspects du transport – trains, autobus, transport en commun, casiers pour vélos, parcs de stationnement – auxquels s'ajoutent des magasins de détail et des services. Ils peuvent être situés près de secteurs résidentiels, des hôpitaux, des universités, etc. Ce document examine le rôle que jouent les centres de mobilité dans le cadre d'un système de transport durable, moderne et efficace.

3. **Transport actif :** En plus d'être abordables et avantageux, la marche, le vélo et les autres modes de transport automoteurs sont non seulement sains et rentables, mais ils réduisent aussi les pressions qui s'exercent sur les routes, les autobus et les trains. Ce document aborde l'importance du transport actif et propose des options pour améliorer la sécurité, la commodité et les avantages pour la santé.

4. **Gestion de la demande des déplacements :** La gestion de la demande des déplacements consiste à mieux travailler avec ce dont nous disposons. Ce document examine de quelle façon nous pouvons mieux gérer les pressions qui s'exercent sur nos systèmes de transport, en adoptant des mesures comme la tarification routière équitable, le covoiturage, un planificateur de trajet en ligne et un accès rapide à de l'information en temps réel sur les déplacements.

5. **Transport des marchandises et services :** Notre région repose sur le transport efficace des marchandises et services, pour à la fois améliorer la vigueur des entreprises et offrir des emplois et des produits à la population. Ce document examine la logistique complexe du transport des marchandises et aborde des options permettant de réduire le bruit, la circulation et les émissions.

6. **Routes et autoroutes :** La conduite dans la RGTH est devenue plus frustrante en raison de l'accroissement des embouteillages et des retards. Les routes demeurent toutefois un élément de mobilité vital pour bien des gens, en particulier pour ceux qui vivent dans les zones rurales de la RGTH. Les solutions doivent reposer sur l'amélioration du fonctionnement des routes et des autoroutes existantes, ce qui constitue le sujet de ce document. La régulation du débit de la circulation, la modification de la conception des routes, l'amélioration de la sécurité et la priorisation des modes de déplacement font partie des options abordées.

7. **Transport en commun :** D'importantes modifications doivent être apportées à nos services régionaux de transport en commun. Ce document examine un large éventail d'améliorations possibles, du prolongement du Réseau GO et du métro à l'aménagement de métros légers et de services d'autobus rapides. Des liaisons interrégionales sont également abordées comme moyen d'aider à créer un système fiable et intégré qui est apprécié par les voyageurs.

Les membres du public et les parties intéressées peuvent examiner les livres verts à l'adresse www.metrolinx.com.

STRATÉGIE D'INVESTISSEMENT ET PLAN DE RENOUVELLEMENT DU CAPITAL

Parallèlement à l'ébauche du PRT, l'ébauche de la stratégie d'investissement sera terminée au cours de l'année 2008 et suivie de nombreuses consultations pour obtenir les commentaires du public et des intervenants.

La stratégie d'investissement évaluera les sources de revenus et les outils financiers éventuels pour mettre en œuvre les recommandations du PRT, maintenir l'infrastructure de transport existante de notre région et soutenir les coûts d'exploitation des services de transport en commun actuels et futurs. Ces stratégies et ces outils de financement pourraient comprendre une plus forte dépendance sur les frais imposés aux usagers, comme une taxe spéciale sur l'essence, des droits d'immatriculation des véhicules fondés sur la distance réelle parcourue et les émissions produites, des droits d'aménagement et d'autres mécanismes de récupération des plus-values foncières, une taxe de vente spéciale régionale, les tarifs de transport en commun et des stratégies régionales de tarification des routes et du stationnement.

La stratégie d'investissement évaluera ces démarches à l'égard du financement et de la tarification du transport, qui pourraient favoriser la transformation, par rapport à un vaste éventail de répercussions économiques, environnementales et sociales, tant sur le plan régional qu'individuel.

Le renouvellement du capital budgétaire, qui sera coordonné avec le processus budgétaire annuel de la province et le plan d'infrastructure public ReNouveau Ontario, établira la prioritisation, l'accélération de la mise en œuvre et l'ordonnancement des initiatives d'immobilisations définies dans le PRT et la stratégie d'investissement.

Nos trois piliers

Qualité de vie. Durabilité environnementale. Force économique.

Ces éléments constituent ce qu'un système de transport plus efficace et intégré peut aider à apporter à notre région.

Chez Metrolinx, nous croyons que l'amélioration des transports va au-delà des camions, des trains et des voitures. Il s'agit de répondre aux différents besoins des gens, des collectivités et des entreprises de la RGTH grâce à un système de transport qui met l'accent sur le client et qui établit des liens harmonieux entre les gens et les lieux. Dans une génération, les neuf millions de résidants de la RGTH utiliseront un système de transport bien intégré qui leur permet d'avoir :

Une qualité de vie élevée. Notre principale source de motivation sera d'assurer le bien-être de tous les gens de la RGTH. Comme les options offertes pour se déplacer dans la région de façon pratique, confortable et sécuritaire seront plus nombreuses, nos villes, nos banlieues et nos zones rurales seront plus agréables à habiter.

Un environnement florissant, sain et protégé. Nous planifierons, mettrons en place et maintiendrons en bon état un système de transport qui conserve les ressources et laisse en héritage à nos enfants et à nos petits-enfants un environnement sain et propre.

Une économie forte, prospère et concurrentielle. Au cœur de l'économie canadienne, notre région concurrencera les régions les plus prospères au monde grâce à un système de transport efficace et pratique. Cela nous aidera à attirer et à retenir les meilleurs et les plus brillants tout en assurant l'efficacité du transport des marchandises et des services.

Le processus

Consultation des intervenants

Metrolinx met l'accent sur la mise en place du meilleur système régional de transport possible pour les personnes qui vivent et qui travaillent dans la RGTH. En élaborant le PRT et d'autres initiatives en 2007-2008, Metrolinx a continué de solliciter les commentaires et les opinions des personnes qui utilisent notre système de transport, soit les navetteurs, les usagers des transports en commun, les entreprises, les fournisseurs de transport, les parents, les jeunes, les personnes âgées et autres résidants intéressés.

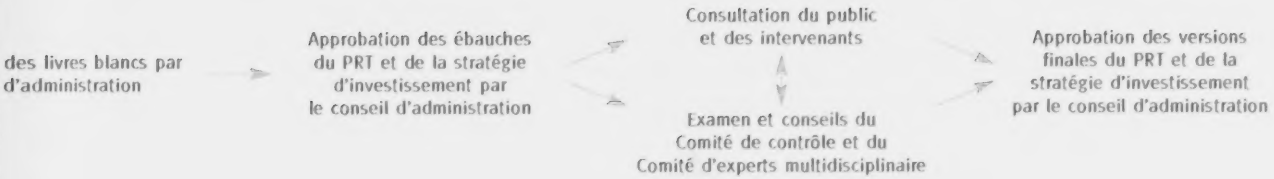
En plus des Groupes de conseillers techniques, du Comité de contrôle et du Comité d'experts multidisciplinaire – qui se sont réunis à 10 reprises au total – Metrolinx a activement cherché à obtenir d'autres points de vue auprès des différents paliers de gouvernement, d'organismes de transport en commun, de syndicats, du secteur du travail, des usagers, des exploitants et des entreprises de transport privé, d'organismes représentant les cyclistes et les piétons, d'organismes environnementaux, d'organismes de santé, d'organismes représentant les jeunes, d'organismes de tourisme, des médias, d'organismes de services sociaux, etc.

En 2007, nous avons activement promu les consultations sur le site Web de Metrolinx, par le biais d'un site de consultation en ligne. Les sept livres verts ont été mis à la disposition du public et des intervenants par l'entremise de ce mécanisme et du registre environnemental de la province. De plus, des exemplaires des livres verts ont été distribués à toutes les municipalités de la RGTH et le personnel de Metrolinx a rencontré les municipalités, les ministères du gouvernement et divers groupes d'intervenants afin de recevoir leurs commentaires. Un avis invitant à soumettre des commentaires sur les livres verts a également été envoyé à plus de 1 000 organismes intéressés. Le président de Metrolinx a rencontré les maires et les conseils municipaux de la RGTH et prononcé 45 discours entre novembre 2006 et le 31 mars 2008.

Environ 500 personnes se sont inscrites sur le site de consultation en ligne de Metrolinx et environ 200 mémoires ont été reçus, par écrit ou en ligne. De plus, les Groupes de conseillers techniques se sont réunis à cinq reprises au cours de l'année dernière, le Comité de contrôle, à trois reprises et le Comité d'experts multidisciplinaire, à deux reprises.

Des commentaires ont également été reçus lors du premier événement des Métronautes et ils continueront d'être examinés, tout comme les commentaires provenant d'autres sources comme les blogues et les médias.

Les consultations du public se poursuivront en 2008 et d'autres formes de consultation seront mises en place. Le calendrier des consultations et des assemblées publiques sera affiché sur le site www.metrolinx.com, une fois qu'il sera établi.



Métronautes – animé par Transit Camp

Métronautes se définit comme « un projet qui invite les citoyens à imaginer l'avenir et à proposer des solutions pour le plan de transport de la région ». Autrement dit, il s'agit d'une forme communautaire, efficace et non conventionnelle de mobilisation des citoyens.

Metrolinx est un commanditaire du projet Métronautes, auquel elle participe activement. Lancée au début de 2008, Métronautes est une « communauté ouverte » qui facilite le dialogue et la discussion sur le rôle que joue le transport dans l'avenir des collectivités de notre région. Il existe deux principales voies de consultation : une série d'événements communautaires et des conversations en ligne, qui faciliteront également les projets individuels et collectifs pour ceux et celles qui désirent participer directement.

Métronautes vise à attirer les parties intéressées, y compris les usagers des transports en commun, les conducteurs, les piétons, les cyclistes et « toute autre personne qui se préoccupe de la façon dont elle se déplace dans la ville ». Les événements communautaires de Métronautes ont lieu dans toute la RGTH entre avril et plus tard en 2008. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site http://metronauts.ca.

Photo produit par la TTC

Programme BikeLinx

Au mois de mars, Metrolinx a lancé un programme interrégional de 5 millions de dollars visant à encourager et à aider les voyageurs à intégrer l'utilisation des vélos aux systèmes régionaux et municipaux de transport en commun.

Les municipalités planifient actuellement l'installation de plus de 2 300 nouveaux supports à vélo et de nombreuses places de stationnement pour vélos dans toute la région.

Transports-Action Ontario 2020

Le gouvernement de l'Ontario, par le biais de son volet *Transports-Action 2020*, a annoncé une liste de 52 projets d'amélioration et d'expansion du transport urbain rapide pour la RGTH en juin 2007. La province s'est engagée à accorder un montant de 11,5 milliards de dollars (17,5 milliards de dollars avec la participation du gouvernement fédéral) pour financer la mise en œuvre du plan.

Les projets abordent quatre domaines distincts de notre système de transport en commun :

1. amélioration et prolongement du Réseau GO;
2. expansions majeures du transport en commun municipal;
3. prolongement du métro au-delà des limites municipales;
4. liaison ferroviaire rapide entre la gare Union de Toronto et l'aéroport international Pearson de Toronto.

Metrolinx est responsable de l'évaluation, de l'établissement des priorités et de la recommandation d'un plan de mise en œuvre et de modification des projets proposés dans le volet *Transports-Action Ontario 2020*. Ce travail sera au cœur du plan régional de transport. En annonçant le volet *Transports-Action Ontario 2020*, le gouvernement de l'Ontario s'est également engagé à transformer le processus d'évaluation environnementale de sorte que, pour la réalisation d'un projet de transport en commun, l'évaluation puisse se faire dans un délai de six mois. Cela permet non seulement d'avoir un processus plus efficace, mais aussi de bénéficier plus rapidement des avantages sociaux, environnementaux et économiques de toute nouvelle infrastructure de transport ou de toute expansion de celle-ci.

Gains rapides

En 2007, la province de l'Ontario s'est engagée à verser 744 millions de dollars pour financer les initiatives visant des gains rapides qui sont approuvées par le conseil d'administration de Metrolinx. Ces initiatives constituent les premiers investissements visant à soutenir la vision de *Transports-Action Ontario 2020* et à procurer des avantages tangibles aux clients au cours des deux à cinq prochaines années. De plus, les mesures visant des gains rapides montrent la capacité de Metrolinx, de la province, des municipalités et des organismes de transport en commun de la région à travailler ensemble et à convenir d'un ensemble commun de priorités initiales à impact élevé.

HAMILTON

Amélioration de la ligne A, couloir James-Upper James avec service jusqu'à l'aéroport international de Hamilton et amélioration de la ligne B, couloir King-Main – service plus fréquent grâce à l'intégration d'autobus électriques hybrides au couloir de transport en commun le plus achalandé de Hamilton.

Point d'accès et gare du Réseau GO et de VIA Rail sur la rue James Nord jusqu'à Niagara – nouvelle plate-forme et parc de dissuasion constituant la première étape vers le futur service ferroviaire du Réseau GO et de VIA Rail.

PEEL

Aménagement du couloir de transport en commun de niveau supérieur sur Dundas et Hurontario – nouveaux autobus et amélioration des commodités pour les clients, pour un service plus fréquent et amélioré.

Centre Transitway de Mississauga, point d'accès aéroport-Renforth – liaisons intermodales et interrégionales améliorées jusqu'à l'aéroport le plus achalandé du Canada.

Amélioration du Réseau GO de Bolton – premières améliorations des services d'autobus du Réseau GO; permettra d'accroître le nombre d'usagers avant la mise en place future du service ferroviaire du Réseau GO.

HALTON

Service d'autobus rapides de la rue Dundas – service plus fréquent et amélioré; liaisons améliorées entre les collectivités et les gares du Réseau GO.

YORK

Nouveaux autobus et amélioration du service à la clientèle afin d'établir les assises d'un système VIVA plus complet :

Service VIVA sur la route 7 – entre Pine Valley Drive et Kennedy Road

Service VIVA sur la rue Yonge – entre Richmond Hill Centre et la 19e Avenue

Service VIVA sur la rue Yonge – entre la 19e Avenue et Newmarket

Gare de Cornell

DURHAM

Service d'autobus rapides sur la route 2 – service plus fréquent, capacité et service amélioré jusqu'aux gares interrégionales du Réseau GO.

TORONTO

Amélioration du transport en commun pour les clients grâce au soutien des projets de la Toronto Transit Commission :

Études de faisabilité et évaluations environnementales relatives au métro léger urbain

Amélioration de la capacité du métro Yonge

Service d'autobus rapides Yonge-Finch-Steeles

INTERRÉGIONAL

Expansion des services aux cyclistes : nouveaux dispositifs de support à vélo sur les véhicules de transport en commun municipaux et espaces de rangement pour vélos aux gares du Réseau GO.

Expansion du parc ferroviaire du Réseau GO : 20 voitures voyageurs à deux niveaux supplémentaires pour le couloir du Lakeshore du Réseau GO, améliorant le service à la clientèle et augmentant la capacité.

Autobus à deux étages du Réseau GO : 10 nouveaux autobus à deux étages pour le couloir des autoroutes 407 et 403 et jusqu'à l'Université York – capacité accrue et service amélioré.

Expansion du réseau ferré GO : nouvelles sections de voie d'évitement pour les couloirs de Bradford et de Stouffville du Réseau GO.

Évaluation détaillée des projets de transformation

Metrolinx se prépare à mettre en œuvre le volet Transports-Action Ontario 2020 en faisant progresser sept importants projets « de transformation » du transport en commun qui en sont à l'étape d'évaluation détaillée. Chaque projet, qui doit être confirmé par le processus de planification du PRT et les analyses de cas complémentaires portant sur les avantages du projet, peut améliorer de façon importante la façon dont nous nous déplaçons ainsi que la création d'une forme urbaine plus durable dans l'ensemble de notre région métropolitaine. Metrolinx travaille en étroite collaboration avec les municipalités, les organismes de transport en commun et Infrastructure Ontario pour ce qui est d'élaborer et d'évaluer ces projets.

Développement organisationnel de Metrolinx

Metrolinx est devenue, en octobre 2006, un organisme dont le mandat et les responsabilités sont sans précédent en Ontario. Metrolinx est responsable du développement d'un réseau intégré de transport pour la RGTH; il fera office d'organisme central d'approvisionnement pour les véhicules, le matériel, les technologies et les installations du système de transport en commun local pour les municipalités de l'Ontario et assumera la responsabilité de l'exploitation du Réseau GO et du projet de la carte de transport en commun Presto.

Les membres du conseil d'administration de Metrolinx ont été nommés le 23 mars 2007 et ses premiers employés ont été embauchés. L'organisme a entrepris son mandat au cours de 2007, tout en travaillant à l'établissement des capacités,

Carte de transport en commun Presto

En août 2007, la carte de transport en commun Presto a été lancée sous forme de programme pilote sur quatre trajets d'autobus de Mississauga, dans deux gares de la ligne Milton du Réseau GO et à la gare Union à la fois pour les usagers du Réseau GO et de la Toronto Transit Commission (TTC). Metrolinx sera à terme responsable du système de carte de transport en commun Presto qui permettra aux usagers de se déplacer partout dans la RGTH avec une seule et même carte.

La technologie de la carte à puce est intégrée à la carte Presto, c'est-à-dire qu'une puce informatique communique avec le lecteur de la carte, grâce à une technologie sans contact, dans les gares ou les véhicules de transport en commun. D'ici 2010, la carte Presto sera acceptée à Brampton, à Burlington, dans la région de Durham, à Hamilton, à Mississauga, à Oakville et dans la région de York et elle sera utilisée dans quelques stations de métro. La carte Presto offrira commodité et souplesse aux usagers des transports en commun, en plus de faciliter les correspondances entre les systèmes des transports en commun régionaux et d'accélérer l'embarquement. Elle offrira également aux systèmes de transport en commun la possibilité d'améliorer les services et l'efficacité et de faire baisser les coûts, grâce à l'utilisation réduite des billets en papier, à l'accélération de l'embarquement, à la simplification de la manipulation de l'argent et de la tenue des dossiers, à la diminution de la fraude et à l'amélioration des renseignements sur le nombre et les tendances des usagers.

Smart Commute

À l'automne 2007, Metrolinx a constaté que l'intégration du programme Smart Commute à sa famille pourrait faire progresser son objectif d'amélioration du système de transport. Le 1er janvier 2008, Smart Commute est devenu un élément officiel de Metrolinx. Le programme Smart Commute, mis en place par les administrations municipales de la RGTH grâce aux fonds de démarrage de Transports Canada, aide les employeurs et les navetteurs locaux à examiner différents choix comme le covoiturage, le télétravail, le transport en commun, le vélo, la marche ou les horaires variables. Le but est d'aider à faciliter les déplacements tout en les rendant plus sains et plus agréables.

Carpool Zone est le service de jumelage de trajets en ligne de Smart Commute. Les navetteurs peuvent s'inscrire à l'adresse www.carpoolzone.ca et trouver un partenaire de covoiturage en cinq étapes faciles. Plus de 12 000 navetteurs ont utilisé Carpool Zone depuis novembre 2005.

Smart Commute offre un large éventail de services dans la RGTH, notamment :

- le covoiturage et le covoiturage par fourgonnette : programmes de jumelage de trajets exclusifs pour les employeurs;
- des évaluations et des enquêtes sur place pour comprendre les comportements des navetteurs;
- des programmes de navette;
- des programmes de retour à domicile en cas d'urgence;
- des solutions en matière de travail offertes aux employés : télétravail, semaines de travail comprimées, horaires variables, ateliers, séances de déjeuner-causerie et séminaires;
- des mesures incitatives et des activités promotionnelles;
- « Un jour à vélo pour le travail », semaine de covoiturage et autres événements communautaires.

Pour en savoir plus : www.smartcommute.ca.

des systèmes et des processus internes requis. À la fin de l'exercice 2007-2008, Metrolinx comptait 21 employés à temps plein. L'organisme comptait également dix employés en détachement du gouvernement provincial, portant le nombre total d'équivalents temps plein à 31 employés.

Au cours de 2007, l'équipe de direction et la structure de gestion ont été mises en place et un certain nombre de politiques et de méthodes prioritaires ont été élaborées. L'organisme possède maintenant des politiques de gestion liées aux principaux domaines tels que les ressources humaines, la gestion financière et la gouvernance.

Dans le cadre du programme Smart Commute (voir l'encadré), Metrolinx a également réalisé un sondage sur les pratiques de ses employés en matière de transport dans le but d'avoir une idée de nos propres habitudes et préférences et d'examiner des moyens d'encourager les collègues à se déplacer de façon plus efficace. Quatre-vingt-sept pour cent des employés de Metrolinx se rendent au travail en utilisant les transports en commun ou le vélo ou en marchant. La promotion du covoiturage est utilisée pour améliorer cette statistique, ainsi que d'autres options proposées dans le cadre du programme Smart Commute. De plus, les membres du personnel ont mis sur pied un « comité des verts » qui s'efforce de créer un lieu de travail plus respectueux de l'environnement. Un certain nombre de mesures ont été lancées, notamment le fait de cesser d'utiliser des bouteilles d'eau en plastique et de la vaisselle et des ustensiles jetables, l'utilisation de papier recyclé pour la plupart des impressions internes et commerciales, l'impression des deux côtés de la feuille lorsque cela est possible et l'utilisation de services de restauration écologiques.

États financiers

Rapport des vérificateurs 19
État des résultats 20
État de la situation financière 21
État des flux de trésorerie 22
Notes afférentes aux états financiers 23

Rapport des vérificateurs

À l'attention des membres de la Régie des transports de la région du grand Toronto

Nous avons vérifié l'état de la situation financière de la Régie des transports de la région du grand Toronto au 31 mars 2008, ainsi que l'état des résultats, l'évolution de l'actif net et les flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Nous avons effectué notre vérification conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Régie au 31 mars 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

Grant Thornton LLP

Comptables agréés
Experts comptables agréés
Toronto (Ontario)
Le 9 mai 2008

État des résultats

Exercice terminé le 31 mars 2008

Revenus	
Contributions de la province de l'Ontario	10 568 701 $
Amortissement des apports de capital reportés	80 122
Intérêts créditeurs	72 490
	10 721 313
Charges	
Services administratifs	925 685
Amortissement des immobilisations	80 122
Installations	411 263
Main-d'œuvre et avantages sociaux	2 479 104
Réalisation des programmes	6 825 139
	10 721 313
Excédent des revenus par rapport aux charges	– $

Voir les notes annexant les rapports financiers

État de la situation financière

31 mars 2008

Actif	
À court terme	
Espèces et quasi-espèces	1 917 372 $
Comptes débiteurs	11 021
Contributions dues par la province de l'Ontario	1 354 518
Charges payées d'avance	6 565
	3 289 476
Immobilisations (note 5)	705 695
	3 995 171 $
Passif	
À court terme	
Comptes créditeurs et charges à payer (note 7)	3 289 476 $
Apports en capitaux reportés (note 8)	705 695
	3 995 171 $

Engagements (note 9)
Éventualité (note 10)

Voir les notes annexant les rapports financiers

Au nom du conseil d'administration

Administrateur

Administrateur

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 mars 2008

Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	
Exploitation	
Excédent des revenus par rapport aux charges	– $
Amortissement des immobilisations	80 122
Amortissement des apports de capital reportés	(80 122)
	–
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	
Comptes débiteurs	(11 021)
Contributions dues par la province de l'Ontario	(1 354 518)
Charges payées d'avance	(6 565)
Comptes créditeurs et charges à payer	3 289 476
	1 917 372
Activités d'investissement	
Achat d'immobilisations	(785 817)
Activités de financement	
Apports de capital reportés	785 817
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces	1 917 372
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	–
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	1 917 372 $

Voir les notes annexant les rapports financiers

Notes afférentes aux états financiers

31 mars 2008

1. NATURE DES ACTIVITÉS

La Régie des transports de la région du grand Toronto (RTRGT) est une société de la Couronne qui exerce ses activités sous le nom de « Metrolinx ». Les articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto* ont été promulgués le 24 août 2006 pour aborder les importants défis liés au transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx a été créée dans le but de diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré dans la région du grand Toronto et de Hamilton. Adoptant une démarche régionale, Metrolinx réunira la province, les municipalités et les organismes de transport locaux en vue de trouver des solutions de transport à long terme qui sont durables sur les plans économique et environnemental. Metrolinx relève du ministre des Transports.

À l'heure actuelle, la province est l'unique source de revenus de Metrolinx. Le ministère des Transports autorise une affectation budgétaire annuelle pour Metrolinx par l'entremise du Conseil du Trésor.

Certaines initiatives seront financées par le ministère des Transports qui versera directement les fonds aux fournisseurs de services, tandis que d'autres le seront par la RTRGT en fonction des fonds reçus du ministère des Transports.

La RTRGT a entrepris ses activités le 26 mars 2007; ces états financiers présentent donc la première année d'exploitation.

2. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Base de la présentation

La direction a préparé les présents états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada.

Prévisions

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada exige que la direction effectue des prévisions et émette des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif déclarés et sur l'actif et le passif éventuels divulgués à la date des états financiers ainsi que sur les montants des recettes et des charges déclarés au cours de la période visée. Les résultats réels pourraient différer de ces prévisions.

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et les quasi-espèces comprennent l'encaisse, les soldes des comptes bancaires après déduction des découverts et les instruments temporaires du marché monétaire très liquides dont les dates d'échéance initiales sont de trois mois ou moins. Les emprunts bancaires sont considérés comme des activités de financement.

Amortissement

Les taux et les bases d'amortissement appliqués en vue de radier les coûts moins la valeur de récupération prévue des immobilisations sur leur durée utile estimative suivant la méthode linéaire sont les suivants :

Améliorations locatives	– 5 ans
Matériel informatique et logiciels	– 5 ans
Mobilier et matériel	– 5 à 12 ans

Notes afférentes aux états financiers
31 mars 2008

Prestations futures aux employés

La RTRGT offre des prestations de retraite par le biais du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (OMERS) interentreprises. Les charges de l'exercice sont égales aux cotisations obligatoires pour la même période.

Apports

La RTRGT suit la méthode du report pour les apports. Les apports affectés sont comptabilisés comme des revenus dans l'exercice pendant lequel les charges connexes sont engagées. Les apports non affectés sont comptabilisés comme des revenus s'ils ont été reçus ou comme des comptes débiteurs si le montant à recevoir peut être raisonnablement estimé et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Apports de capital reportés

Les apports de capital reçus à des fins d'acquisition d'immobilisations sont reportés et amortis suivant la même méthode et sur les mêmes périodes que les immobilisations connexes.

Adoption de nouveaux principes comptables

Le 1er avril 2007, la RTRGT a adopté le chapitre 1506 – « Modifications comptables », le chapitre 3251 – « Capitaux propres », le chapitre 3855 – « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » et le chapitre 3861 – « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du manuel de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA). L'adoption du chapitre 3251 n'a pas eu de répercussions importantes sur la divulgation des états financiers de la Régie. L'adoption du chapitre 1506 a entraîné la divulgation de modifications comptables futures qui n'ont pas encore été adoptées. L'adoption des chapitres 3855 et 3861 est détaillée à la note 3.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS – COMPTABILISATION ET ÉVALUATION

Le 1er avril 2007, la RTRGT a adopté le chapitre 3855 – « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation » et le chapitre 3861 – « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du manuel de l'ICCA.

Les actifs financiers doivent être classés comme étant détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance ou disponibles à la vente ou classés dans les prêts et créances. Les passifs financiers sont classés comme étant détenus à des fins de transaction ou autre. Au départ, tous les actifs et passifs financiers doivent être déclarés dans l'état de la situation financière à leur juste valeur, les évaluations subséquentes étant déterminées par la classification de chaque actif et passif financier. Les coûts de transaction liés aux instruments détenus à des fins de transaction sont inscrits aux livres au moment où ils sont engagés. Les coûts de transaction liés aux instruments détenus jusqu'à leur échéance, aux instruments disponibles à la vente et aux prêts et créances sont capitalisés et amortis au moyen de la méthode de détermination de l'intérêt réel.

Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à leur juste valeur, les variations de celle-ci étant déclarées dans l'état des résultats. Les actifs financiers détenus jusqu'à leur échéance, les prêts et créances et les passifs financiers autres que ceux détenus à des fins de transaction sont évalués au coût après amortissement. Les actifs financiers disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, les variations de celle-ci étant déclarées dans l'état de l'évolution de l'actif net jusqu'à ce qu'ils soient réalisés par la vente ou par une moins-value autre que temporaire.

Les dérivés sont comptabilisés dans l'état de la situation financière à leur juste valeur. La RTRGT ne possède aucun dérivé.

Classement des instruments financiers

Les espèces et les quasi-espèces ont été classées comme des instruments détenus à des fins de transaction, les comptes débiteurs et les contributions dues par la province de l'Ontario ont été classés comme des prêts et créances et les comptes créditeurs et les charges à payer ont été classés comme d'autres passifs financiers.

Justes valeurs

On suppose que la juste valeur des espèces et des quasi-espèces, des comptes débiteurs, des contributions dues par la province de l'Ontario, des comptes créditeurs et des charges à payer se rapprochent de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme.

4. PRINCIPES COMPTABLES FUTURS

L'ICCA a publié les nouvelles normes suivantes qui s'appliquent à la RTRGT à compter du 1er avril 2008 :

- le chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », établit les normes de divulgation de l'information relative au capital d'une entité et de la façon dont il est géré. Il décrit la divulgation des objectifs, des politiques et des méthodes de l'entité quant à la gestion du capital ainsi que des données quantitatives sommaires sur les éléments inclus dans la gestion du capital. Le chapitre cherche à déterminer si l'entité s'est conformée aux exigences relatives au capital et, si ce n'est pas le cas, les conséquences d'une non-conformité;
- le chapitre 3862, « Instruments financiers – informations à fournir », et le chapitre 3863, « Instruments financiers – présentation », établissent les normes de présentation et de divulgation des instruments financiers et des dérivés non financiers ainsi que de la nature et de la portée des risques découlant des instruments financiers auxquels l'entité est exposée et de la façon dont l'entité gère ces risques.

La RTRGT n'a pas encore évalué les répercussions de ces nouvelles normes sur ses états financiers. D'autres nouvelles normes ont été publiées, mais elles ne devraient pas avoir de répercussions importantes sur les états financiers de la RTRGT.

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Améliorations locatives	183 296 $	35 748 $	147 548 $
Matériel informatique et logiciels	460 228	30 537	429 691
Mobilier et matériel	142 293	13 837	128 456
	785 817 $	80 122 $	705 695 $

6. COTISATIONS AU RÉGIME DE RETRAITE

La RTRGT offre des prestations de retraite à presque tous ses employés permanents par la participation au régime de retraite OMERS. Le montant affecté aux cotisations au régime de retraite pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 était de 38 223 $.

7. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La RTRGT a effectué les opérations suivantes avec des apparentés au cours de l'exercice :

a) La Régie des transports de la région du grand Toronto (Réseau GO) a facturé à la RTRGT un montant de 985 293 $ au cours de l'exercice, ce qui comprenait un montant de 279 181 $ pour l'achat d'immobilisations, un montant de 556 112 $ pour l'achat de services au nom de la RTRGT et un montant de 150 000 $ pour la prestation de services par le Réseau GO. Au 31 mars 2008, les comptes débiteurs et les charges à payer comprenaient un montant de 290 829 $ payable au Réseau GO. Le Réseau GO est une société de la Couronne relevant du ministre des Transports et il est lié à la RTRGT en vertu de leurs relations respectives avec ce ministre.

b) Des subventions d'un montant de 11 354 518 $ ont été reçues du ministère des Transports ou sont à recevoir. De plus, des immobilisations de 123 686 $ et des charges d'exploitation de 1 604 286 $ ont été payées au nom de la RTRGT par le ministère des Transports. Au 31 mars 2008, les comptes débiteurs et les charges à payer comprenaient un montant de 1 727 972 $ payable au ministère des Transports.

Ces opérations sont évaluées à leur valeur d'échange, qui correspond au montant de la contrepartie établi et convenu par les apparentés.

8. APPORTS DE CAPITAL REPORTÉS

Actif net investi dans des immobilisations	785 817 $
Amortissement des apports de capital reportés	(80 122)
	705 695 $

9. ENGAGEMENTS

La RTRGT a conclu des ententes visant l'obtention de divers services de consultation et la location de bureaux jusqu'en 2011. La location des bureaux est une sous-location du Réseau GO.

Les paiements minimums et total pour les trois prochaines années sont les suivants :

2009	981 333 $
2010	225 612
2011	17 759
	1 224 704 $

10. ÉVENTUALITÉ

La RTRGT est en voie de présenter une demande d'exemption relative à la taxe sur les produits et services (TPS) au gouvernement du Canada. En attendant, la RTRGT a comptabilisé la TPS exigible au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2008, soit environ 113,000 $, en tant que charge d'exploitation. Une fois cette exemption approuvée et reçue, la RTRGT présentera une demande de remboursement des taxes précédemment payées. Si la demande n'est pas approuvée, aucun recouvrement ne sera possible.

Gouvernance

La loi provinciale qui a créé Metrolinx prescrit la structure de gouvernance de l'organisme. La *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto* stipule que le conseil d'administration doit être composé de 11 membres, dont deux sont nommés par la province et les autres, recommandés par les conseils régionaux et municipaux de la région du grand Toronto et de Hamilton. En mars 2007, les membres du conseil ont été nommés pour des mandats pouvant atteindre trois ans.

Le conseil d'administration tient généralement des assemblées publiques mensuelles. La date, l'heure et l'emplacement des assemblées sont affichés sur le site www.metrolinx.com. L'ordre du jour, le procès-verbal et les documents à l'appui peuvent également être consultés en ligne.

Le conseil d'administration compte trois comités :

- le Comité de contrôle;
- le Comité des ressources humaines et de la rémunération;
- le Comité de gestion.

De gauche à droite : Bill Fisch, Norm Kelly, Paul Bedford (assis), Gary Carr, Peter Smith, Bob Macbaar, Fred Eisenberger, Hazel McCallion (assis), Adam Giambrone and David Miller. (Roger Anderson est absent de la photo.)

Conseil d'administration

Rob MacIsaac, président (membre d'office : 1, 2, 3)
Président, Metrolinx

Peter Smith, membre de l'Ordre du Canada, vice-président [1, 2]
Président et copropriétaire, Andrin Limited
Président, Réseau GO

Roger Anderson (Durham) [3]
Président, région de Durham

Paul Bedford (Toronto) [3]
Professeur auxiliaire, planification urbaine
Université de Toronto et Université Ryerson

Gary Carr (Halton)
Président régional, municipalité régionale de Halton

Fred Eisenberger (Hamilton) [1, 2]
Maire, ville de Hamilton

Bill Fisch (York) [3]
Président et chef de la direction, municipalité régionale de York

Adam Giambrone (Toronto) [3]
Président, Toronto Transit Commission
Conseiller municipal de Toronto, Davenport

Norm Kelly (Toronto) [1, 2]
Président, Comité pour la planification et la gestion du développement
Conseiller municipal de Toronto, Scarborough-Agincourt

Hazel McCallion (Peel) [3]
Mairesse, ville de Mississauga

David Miller (Toronto) [3]
Maire, ville de Toronto

Brian Ashton,
Conseiller municipal de Toronto, Scarborough-Sud-Ouest
(a siégé au conseil d'administration de mars à août 2007)

Légende :
[1] Membre du Comité de contrôle
[2] Membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération
[3] Membre du Comité de gestion

Haute direction

Michael Lenn
Chef de la direction

Colleen Bell
Directrice générale, Relations entre les communautés et les initiatives

John Howe
Directeur général, Stratégie d'investissement et projets

Kim Lambert
Directrice générale, Affaires corporatives

Mary Martin
Avocate et secrétaire générale

Vince Mauceri
Directeur général, Fonctionnement du service de transport et technologie

James O'Mara
Directeur général, Planification et politique de l'environnement

Leslie Woo
Directrice générale, Politique des transports et la planification

Pour nous joindre :
Metrolinx
20, rue Bay, bureau 901
Toronto (Ontario) M5J 2N8
Téléphone : 416 874-5900
Télécopieur : 416 874-5901
Courriel : admin@metrolinx.com
Veuillez consulter notre site Web à l'adresse www.metrolinx.com pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de Metrolinx.

Design et réalisation : FIZZ DESIGN CORP.

INFORMATION ENVIRONNEMENTALE

Ce rapport annuel est imprimé sur du papier canadien Rolland Enviro100, un papier contenant uniquement des fibres postconsommation, traité sans chlore et fabriqué à partir d'énergie biogaz (une « énergie verte » produite par la décomposition de déchets provenant d'un site d'enfouissement). Son utilisation permet ainsi la réduction des gaz à effet de serre relâchés dans l'atmosphère et par le fait même, la destruction de la couche d'ozone. Rolland Enviro100 évite la coupe de nouveaux arbres, réduit la production de déchets solides qui seraient autrement allés dans un site d'enfouissement, utilise 80 % moins d'eau que le processus conventionnel de fabrication du papier et aide à réduire la pollution de l'air et de l'eau.

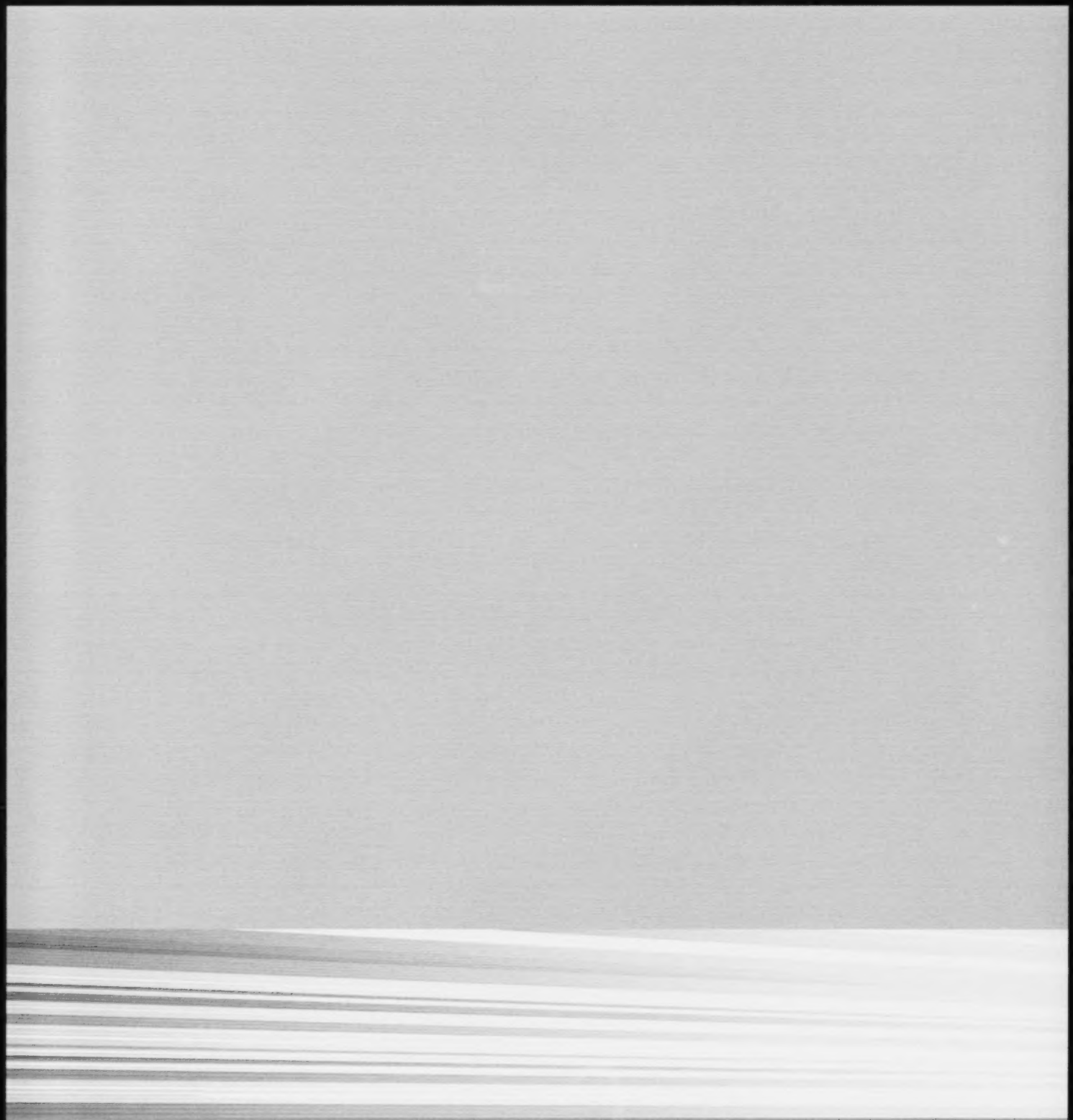
Certifié

Procédé sans chlore

100 % fibres postconsommation

Recyclable là où les installations nécessaires existent

Source d'énergie verte



METROLINX

LINKING PEOPLE TO PLACES • ON Y VA

Metrolinx est un organisme d'État du gouvernement de l'Ontario